

Title	近代以降のミュンスターにおける都市化の過程
Author(s)	権藤, 拓樹
Citation	地域と環境 = Region and environment (2016), 14: 95-107
Issue Date	2016-12-28
URL	http://hdl.handle.net/2433/224927
Right	
Type	Departmental Bulletin Paper
Textversion	publisher

近代以降のミュンスターにおける都市化の過程

The urbanization of Münster after modernization

権 藤 拓 樹
Hiroki GONDO

中世的な都市プランをその旧市街に有するミュンスターにおける都市化の過程を追い、人口及び交通に関する都市化モデルを適用することでその特性を明らかにした。そこからみえてきたのは、旧市街における歩行者のための都市化と、周辺地域での都市化が有機的に結びついた人間的な都市づくりであった。旧市街の魅力と近接性を高めることで、ミュンスターの旧市街では豊かな都市生活が展開されている。

キーワード：ミュンスター、都市化、旧市街

Key words : Münster, urbanization, Old City

1 はじめに

ミュンスターはドイツ西部、ノルトライン・ヴェストファーレン州（以下、NRW 州）の北部に位置する人口 30 万人ほどの歴史的都市（小林 1996：3）である。中世 9 世紀に教会都市として成立し、商業・行政・軍事など多くの役割を担い、現在に至るまで都市化を進めてきたミュンスターには、多様な機能、多様な時代が集積している。特にその中心市街にはかつての旧市街の都市プランが色濃く残り、現代的な都市機能との調和が図られている。

長い歴史をもつミュンスターにおいて、特にその都市化の進行が顕著に加速する近代以降に焦点を当てて都市化の過程を辿ることで、その独自性を明らかにし、これまでの都市化の議論を現在へと展開させる。また、近代以降の都市化を経てなおミュンスターの旧市街に残る、中世的な都市プランのもつ現代的意義を探ることが本研究の目的である。

2 ミュンスターにおける都市化

1) ドイツにおける都市化の概要

ドイツでは、都市の多くが中世、特に 11 世紀から 15 世紀に成立し、それ以降 18 世紀まではベストの流行や戦争により停滞していたとされる（矢守 1970：54-56）。しかし 18 世紀後半から人口が増加し始め、産業や交通の発展などの近代化を背景に、都市に人口が流入し、19 世紀以降都市化が一気に加速する（藤田 1988：142-144）。住宅や工場などの都市機能が集中する都

市の外延的拡大や戦争のあり方の変化により、この頃から城壁が取り壊され、さらに、法的に居住の自由が認められるようになったことで（大場 1992：687-688）、物理的にも法的にも制約がなくなり、都市化がいっそう加速していくことになる。

20 世紀に入っても都市化の進行は続き、国家主導によるインフラの整備も進められていったが、2 つの大戦に敗れたドイツの産業や交通網は壊滅的な被害を受け、破壊された都市は戦後復興から車社会へと移っていく。50 年代半ばから自動車が急増し、それに合わせた“*autogerechte Stadt*”自動車に適合する都市づくりが求められたこともあり、幹線道路網の整備や拡幅・直線化、駐車場の建設が進められた。それにより機能的な反面、伝統的な都市景観が消滅し、没個性で画一的な都市景観が生まれ、従来の機能は周辺部に移転し中心部の機能は相対的に低下してしまった（小林 2002：13）。加えて、自動車の普及に伴う騒音や大気汚染、都市内部における老朽化やスラム化が深刻になったことで、その解決に向け都市計画は新たな発展を遂げる（ヴィンフリート・大橋 1995：28）。

その思想的背景には、都市問題への危機感から生まれた「人間的な都市づくり」と地域主義があった。人間的な都市づくりについては後に詳述するが、オイルショックを機にそれまでの車社会や物質的な豊かさを求める都市からの脱却を目指すものであった。地域主義とは、戦後西ドイツの空間整備の思想的な基礎となった W. レプケの主張する政治・経済体制のことで、大都市批判や地方自治といった立場に立つものであった（祖田 1984：78-93）。レプケの言う「真の分散」とは、様々な都市問題を生み出すような大都市の郊外への分散ではなく、いくつかの小規模な中心をつくることを指し、その理念が 1980 年代に入っても受け継がれ、伝統的なドイツの地方分権に政策的な意義を与えている。

2) 都市化の過程

上述のような経過を辿るドイツの中で、ミュンスターにおける都市化は 1870 年代以降進展していく。19 世紀に入ってからミュンスターの人口変動をみると（図 1）、70 年代までは微増、それ以降急激に増加していることが分かる。ミュンスターの城壁が取り除かれるのは 18 世紀末だが¹⁾、1841 年時点ではそれほど都市化は進んでいない（図 2）。18 世紀後半から人口増が始まっていたドイツ全体の傾向と比べると、ミュンスターでは遅れて人口増が始まっている。これは、労働者を引き寄せる工業がミュンスターではあまり発達せず、ルール地方の都市に集中したためと考えられる。工業が遅れた理由として、交通に関する財源不足が指摘されており（Teuteberg 1993：373）、周辺自治体への道路はあったものの、全て都市から放射状に延び、たがいに繋がりはなかったことが工業化を遅らせる一因であった。

1871 年にドイツ帝国が成立し、その州都となると、行政都市としての機能が増し、人口が急増し始める。国内では住宅バブルにあたる創立熱狂期であったことから住宅建設も盛んに行われ、住宅地など建設用地の不足を背景に、1875 年には第 1 次合併が行われ、さらに 1903 年に

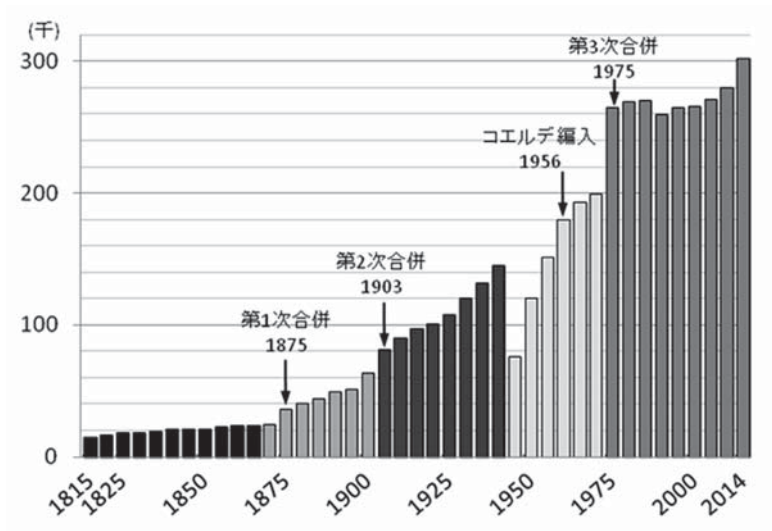


図1 19世紀以降ミュンスターの人口変動

Münster (2015a) より作成



図2 1841年頃のミュンスター市街

TK25History Münster1941 より抜粋

も第2次合併が行われた（図3）。

また、鉄道の敷設が工業化を押し進め、工業化が交通の発達を後押ししたことで、ドイツ全体で都市間鉄道や道路網が整備され、海上交通も発達する。ミュンスターにおいても1899年に運河の中継地として市港が、1901年には路面電車が開業するなど、その傾向が見て取れる。交通の発達の後押しを受けたミュンスターは1922年には南東部へと都市化を進展させ、市港の周辺に港湾施設をはじめとする建築物が立ち並び、鉄道路線からも貨物輸送用と思われる線路が

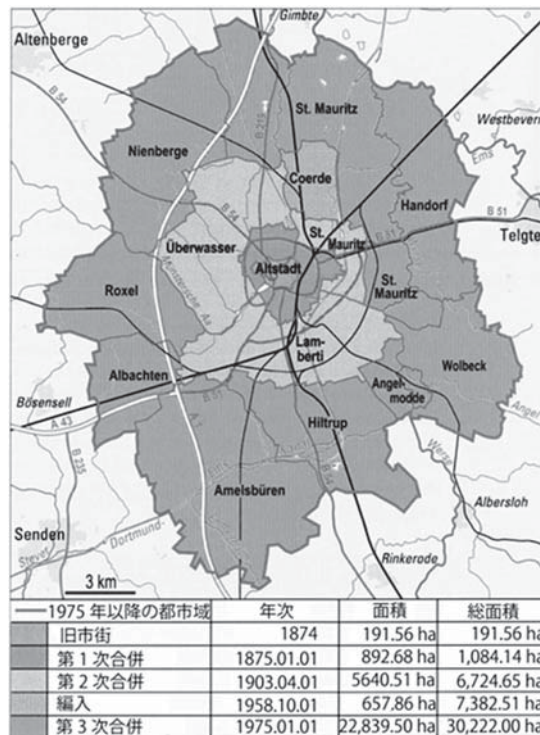


図3 ミュンスターと周辺自治体の合併

Hauff, Heineberg (2011 : 9) より抜粋・加筆

市港と運河へ敷かれている（図4）。路面電車もこうした方向性を反映して、南部の住宅地や市港へ延び、旧市街を通して北部と東部の市街地へも接続されている。こうして1903年第2次合併時に7万人であった人口は、第2次大戦前には14万人超へと倍増するほどの成長を遂げていたが、大戦によってドイツ国内で最も被害の大きかった都市の1つとされるほどに破壊され、戦後を迎える。

戦後ドイツでは復興から高度経済成長を経て、郊外化へとめまぐるしく都市化の性質が変化していく。ミュンスターでは1946年には旧市街計画が作成され、中世の都市形態をもとに再建し、その歴史的連続性を守ることが理想とされていた（Petzina 1994 : 113・Heineberg, Mayr 1994 : 298）。ルール地方の都市は人口増を期待し、多くの住宅用地を指定していたのに対して、ミュンスターでは、新しい住宅地は当面予定されていなかった。もともと密集していた旧市街から少し離れて鉄道駅を設けていたことが幸いして、駅に沿うようにして大きな道路を敷設し、旧市街内には大きな道路も新設されていない²⁾。この時の復興の理念は、これ以降の計画にも採り入れられ、この時期の都市化を、ミュンスターは独自の都市づくりをするチャンスとみていた（Petzina 1994 : 113）。都市化の面に絞ってみれば、復興はそれまでの無秩序な都市を一新し、新たな計画、時代の要請に合った体系的な計画の下に、より良い都市を生み出す機会ともなっ

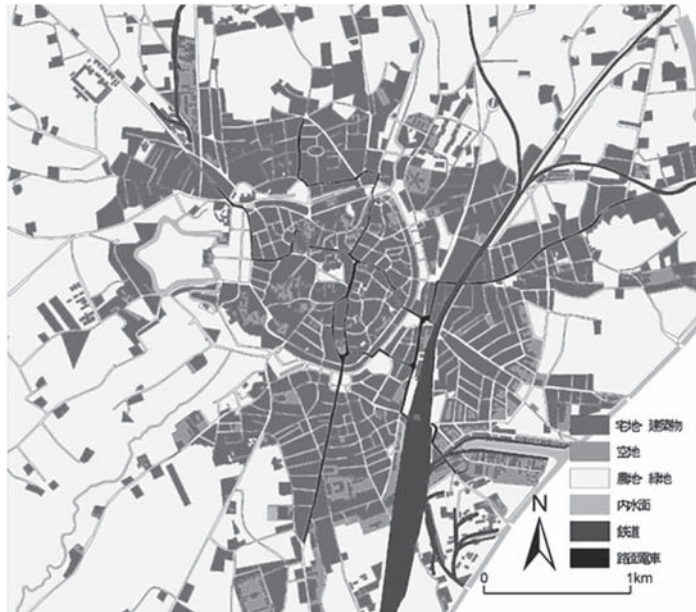


図4 1922年頃のミュンスター市街

TK25History Münster 1922より作成

ていた。それぞれの都市での復興計画が、国の復興法までの暫定的なものではなく、復興法制定後もその理念が受け継がれていくことがドイツの戦災復興の特徴である。

1950年代半ば、住宅の再建が進み戦前の住宅数を超え、人口も上回るようになった頃からドイツは高度経済成長へと移行し、新たな郊外住宅地の造成が行われるようになる。ミュンスターでも郊外で住宅地建設が進められたため（Haunfelder 2007：230, 271）、中心市街そのものの拡張はそれまでに比べ緩やかになっている。交通に関しては、戦後直後より運行を再開していた路面電車が1954年に運行を終了する一方で、これまで長年課題とされてきた長距離交通のためのバイパスの建設が同年に許可され、それまで部分的に存在していた環状路を結んでいった。ドイツではかつての城壁を取り壊した際に跡地を環状路としている都市も多く、そうすることで旧市街の内外を分けているが、ミュンスターでは遊歩道として整備したため、この時期になってようやくさらにその外側に環状路ができたのである。道路網の整備とともに車の所有台数が1960年以降急増していったことも、郊外への人口移転を促す一因だったのだろう。

こうして、ミュンスターの都市化がさらに外延的拡大を示し、人口にも表れるようになった70年代にNRW州での自治体再編が行われる。ミュンスターは現在の行政区域へと拡大し、面積は約302.2km²、人口は約26万9000人と、国内でも有数の大規模自治体となり、NRW州ではケルンに次ぐ面積を有するようになった。ドイツ内の同規模もしくはより大きな自治体と比べると、人口規模に対してその面積は非常に大きくなっている。これは、すでにミュンスターにそれだけの人口を支える機能が備わっていたことや、周辺に大きな自治体が存在せず、小さ

な自治体の運営をミュンスターに統合し、その効率化を図る目的もあったものと考えられる。こうして行政区域が大幅に増加したことで、ミュンスターという行政区域内では人口変動は微増もしくは停滞期に入っている。ところが、その内部では合併後も、周辺地域への郊外化³⁾は顕著にみられる。1975年から1989年にかけての人口変化率では、周辺の地区では人口の増加率が20%を超える地区もみられるのに対して、中心市街では全域で人口減、一部を除いて10%以上の減少率を示している(図5)。それまでの、密集した中心部から逃れようという動きに加えて、新しくミュンスターに加わった地区で住宅建設が進められ、移住する人が増えたことで郊外化が加速したものと考えられる。

ところが1990年のドイツ再統一を経た90年代、そして2000年以降再び中心市街、中でも旧市街周辺への人口移動が確認される(図6)。旧東ドイツからミュンスターにも多くの移民があったことから(Haunfelder 2007: 274)、そうした人々が中心市街の小さく安い住宅に入ったことも一因として挙げられる。それまでの古くて比較的安価な空き家に移民が入ったことや、後述のような既成市街地の再開発が行われていることが推察される。そうした原因に加えて、ここでは特に人々の生活スタイルの変化に着目してみたい。

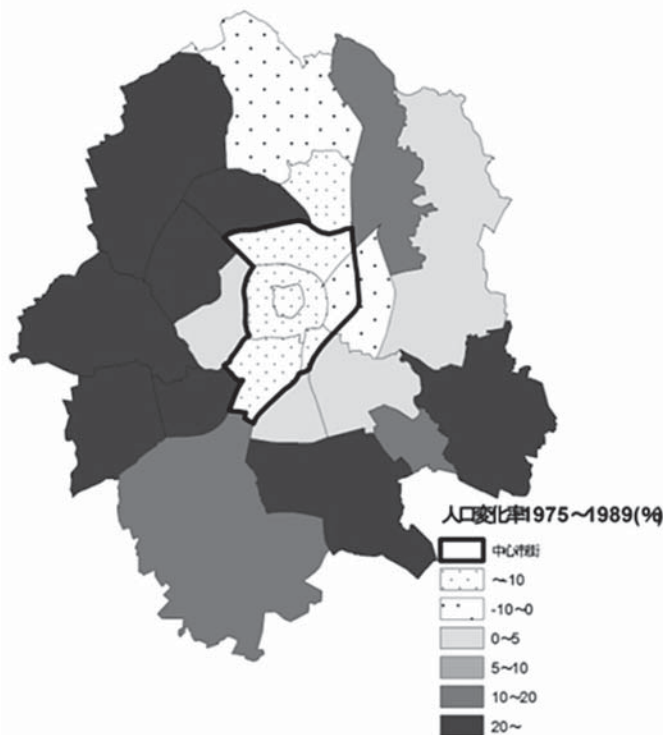


図5 1975～1989年にかけての人口変化率

Heineberg, Mayr (1994: 315) より作成

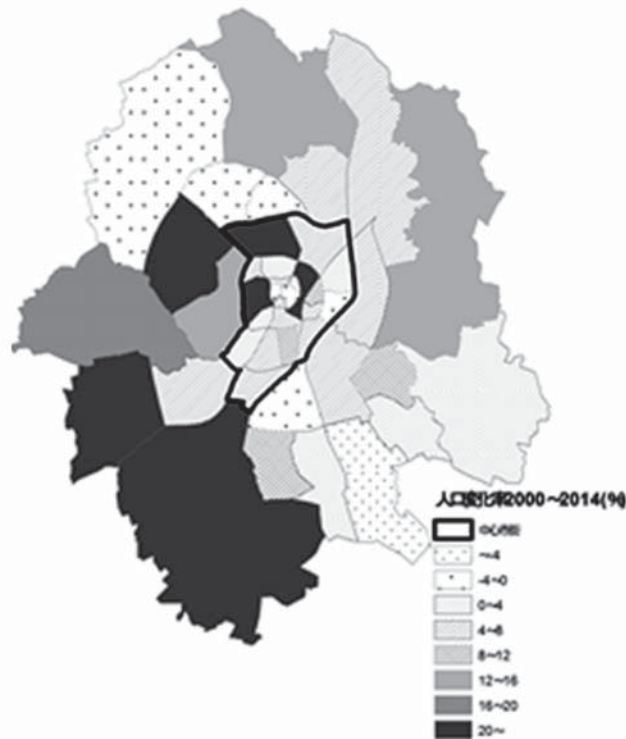


図6 2000～2014年にかけての人口変化率
Statistik für Münsters Stadtteile より作成

1970年代初期は人間的な都市づくりが西ドイツで求められるようになった時期である。その都市づくりとは、小林（1990）によると、（1）伝統的な建造物の保存・改修・復興、そうした建造物に適合するように周辺部の道路や家屋を改修・整備すること、（2）人々の接触が容易になるような施設を充実させること、（3）自動車に適合する都市づくりを見直すこと（自動車の規制の強化、歩行者空間の拡充、公共交通の整備など）、（4）居住環境を改善すること（住宅の改修、緑地の確保・拡充、バイパスの建設など）である。こうした情勢に対応して、ミュンスターでも人間的な都市づくりが行われた。その1つが旧市街内の百貨店の整備・拡張と、それに合わせた歩行者空間の設置である。主要な百貨店が面する街路が歩行者空間になり、これらの整備によって中心商店街の魅力、結びつきを強めることとなった（Heineberg, Mayr 1994：307, 322）。こうした新しい消費行動が定着する一方で、旧市街、特に古くからの商店が並んでいたプリンチパルマルクトの商業構造が変化し、伝統的な企業や店舗の閉店が1990年代に相次いだ。

このような中心市街の百貨店や郊外のショッピングセンターが既存の商店街の衰退につながる例は多い。そこでドイツでは、中心商店街の衰退を防ぐために、郊外的大型ショッピングセンター建設の際に、その用地の指定を受けさせ、その過程で計画的に規制しており、また、扱える商品を定めるなどして差別化を図っている。それにより、ミュンスターの成立以来中心商

店街として栄えてきたプリンチパルマルクトには、今でも様々な商店やレストランが集まり、人の往来が絶えることはない。ただし、中心商店街が人を引きつけ続けるには商店の入れ替わりは避けられず、場合によっては百貨店のように古い建築物を取り壊して新設することもある。こうした、小さな商店の集まる通りの近くに立地する百貨店も商店街衰退の一因となるが、歩行者のための旧市街はその対策としても機能しうる。都心部における大型の商業施設の弊害は、そこまで自動車で移動し、施設内部で完結するという点的な消費行動にある。対して、旧市街では百貨店まで歩く途中に商店街があり、その移動過程も含めて面的な消費行動となるため、より多くの商業の可能性が生まれるのだ。

こうして1870年以降近代的な都市化を進めてきたミュンスターは、90年代以降、人間的な都市づくりを志向する国内の動きを背景に、郊外化から再び都心回帰へと転換し、行政的な立場や商業構造の変化、新たな産業の育成などにより人々の都市生活のあり方を変えながら現在に至っている。

3 都市化モデルの検討と再考

1) 都市化段階の区分

本節では、人口変動により都市化を段階的に解明したクラッセンの都市化の推移モデルをミュンスターに適用し、都市化を検討する（Klaassen et al. 1981・富田 2004）（表1）。

ミュンスターでは1870年代から都市化が進行し始め、1970年代までは都市全体での人口集中は続くが、その内部では1960年代から中心市街に対して周辺地域での相対的な人口増加が指摘されており（Heineberg, Mayr 1994：307）、表1における郊外化の段階に入る⁴⁾。特に70年代後半以降は中心市街のすべての地区で人口減が記録されており（図5）、80年代後半までは絶対的分散の段階にある。地域ごとの増加率で見れば60%を超える人口増を経験した地域もあるように、周辺地域の人口変動は「大幅な人口増加」ともとれる。ただし、ミュンスター全体で見れば、1989年時点での市全体の人口約25万3000人に対して、周辺地域が市全体に占める割合は決して高くない。こうした地域は、都市化の進んでいないかつての農村地域であり、75年の自治体再編による第3次合併を経て急激に住宅地開発が進められたことが人口急増の主因だと考えられる。その後ドイツ全体、そしてミュンスターでも人間的な都市づくりが注目され

表1 都市圏における都市化の推移モデル

推移の段階		1	2	3	4	5
人口変動	中心都市	+	++	+	-	+
	周辺地域	-	+	++	+	-(+)
推移の段階の名称		絶対的集中	相対的集中	相対的分散	絶対的分散	絶対的(相対的)集中
都市化段階の名称		都市化(集中的都市化)		郊外化(分散的都市化)		再集中化(中心都市回帰化)

+は人口増加，++は大幅な人口増加，-は人口減少を表す。富田(2004)より作成

るようになったことや、90年の東西ドイツ再統一により旧東ドイツから労働者が移住したことにより、90年代以降再び中心市街に人口が流入するようになった（図6）。その傾向が2000年代に入ってからでも続いており、市全体では毎年ほぼ1%前後の微増となっている（図1）⁵⁾。

このように、ミュンスターの中心市街と周辺地域という区分では、およそクラッセンの指摘する都市化、郊外化、都心回帰の過程を経ていることが分かる。ただし、都心回帰の段階では必ずしも「再集中化」とは言えない状況もある。旧市街の地区での人口は微増、もしくは依然として減少している点だ。それに対して増加しているのはその周辺部、中心市街の一部を構成する“Innenstadtring”都心環状区である⁶⁾。都心環状区は旧市街の外側、環状路までの地区の集まりで、1875年の第1次合併時にはほぼ全域がミュンスターの行政区域となり、早期に都市化が進められた地域にあたる。2000年代以降、この都心環状区で人口回帰がみられたのは、1978年に議決された「住環境改善に向けた都心プログラム」（Heineberg, Mayr 1994: 320）の成果によるところが大きい。このプログラムは、都市の再開発に向けた方針を定めたもので、都心環状区の一部と南部の地区を対象としており、その内容としては、住宅機能の維持、子どもがいる家族向けの住宅の建設、全面的な再開発ではなく地域ごとの保存と近代化、交通の静穏化や保養地の設置による環境改善、などであった。こうした政策的な誘導や、人間的な都市づくりへの関心、都心の魅力の高まりによって都心環状区への回帰が起きている。

ミュンスターでは、1975年に周辺地域を編入し、80年代半ばまで多くの住宅建設を行っていたことから、周辺地域も未だ居住者を引きつけ、収容する能力をもっている段階で、上記のような再開発が進められた。それに対して旧市街は、歴史的景観の保全の観点から大規模な再開発が行われなかったために、周辺地域での人口増と都心環状区への人口回帰という状況が生まれたものと考ええる。

2) 都市交通時代の4段階モデル

次に本節で扱うのは、都市交通との関連に重きを置いて都市形態の変化を段階的に追った、P. O. ミュラーの「都市交通時代の4段階モデル」である。ミュラーの対象はアメリカの都市であったため、ドイツの都市交通事情とは異なる点もあるが、その差異を踏まえつつ交通と形態の関係からみえてくるミュンスターの特殊性を明らかにしたい。

ミュラーのモデルでは、主要な都市交通によって都市化を次のように区分している。すなわち、徒歩及び馬車を中心であった第Ⅰ期「徒歩—馬車時代」（1800～1890）、路面電車が導入された第Ⅱ期「路面電車時代」（1890～1920）、自動車が普及する第Ⅲ期「余暇自動車時代」（1920～1945）、高速道路が整備される第Ⅳ期「高速道路時代」（1945～1980）である。

これをミュンスターに当てはめてみると、ミュンスターでは路面馬車が導入されるのが1888年、それが路面電車に代わっていくのが1901年のことであるから、第Ⅰ期は1870～1901年ということになる。ミュンスターの基本的な街路形態は大聖堂周辺の環状路、プリンチパルマ

ルクトからかつての城門へ延びる放射状街路で、旧市街の外へも同様に延びており、南部、東部、および北西方向への市街地の拡張がみられる。しかし、その後はアメリカとドイツの都市交通の発展の違いが大きく表れる。その1つが自動車の普及の遅れ、もう1つが2つの大戦による戦後復興である。アメリカではフォード方式による大衆車の普及が1920年代に起こったため、それに伴って第III期が到来するが、ヨーロッパで一般家庭に自動車が普及するのは大戦を経た後、西ドイツでは1950年代半ば以降のことである（小林1990：44）。そこで、ミュンスターでは第II期は終戦を迎え、路面電車が運行を終了する1954年までとし、そこから第III期に入っていく。第II期中頃の図4（1922年）と末期の図7（1949年）を比べると、路面電車路線の拡張と、鉄道路線に沿った南部への市街地の拡大、また、路線間の間隙を埋めるように市街化が進んでいる様子が見て取れる。

こうしてアメリカより遅れて自動車が普及していくが、一方で、環状路は路面電車廃止と同年に建設許可が出ており、戦後直後にはすでにミュンスターの北部から東部にかけて部分的に環状路は存在していた。アメリカの都市と違い、ドイツ都市のほとんどはかつて城壁を有して



図7 1949年頃のミュンスター市街

Heineberg, Mayr (1994：315) より作成

おり、それが近代に取り払われてから多くの都市で環状路が敷設されているため、アメリカに先行していた。また、戦前のドイツの交通体系はアウトバーンに代表されるように優れたものであったと評される（小林 1990：39）。これは、ドイツでは商工業用として道路網を発達させ、戦間期には軍用として、さらに失業対策の公共事業としてアウトバーンの建設を進めたために、道路網が早期に著しく発展したものと考えられる。その結果、高度経済成長期には、既存の優れた道路網を背景に自動車が発達的に普及していき、ミュンスターでも 60 年代後半にはアウトバーンに接続されるなど、高速道路が大きな意味をもっていた。こうしたことを踏まえ、ドイツにおける都市交通時代の第 III 期とは、アメリカにおける「余暇自動車時代」と「高速道路時代」の両方の性格を合わせもつ「自動車時代」であったと言える。1950 年代半ばから急増した自動車は、60 年代に始まる郊外化を後押しし、この「自動車時代」が 90 年代まで中心市街の人口減と周辺地域の人口増という絶対的分散を生み出したことを踏まえ、1954 年から 1990 年を第 III 期とする。

さらに 90 年代から現在にかけてのミュンスターからは新たな都市交通時代がみえてくる。それが第 IV 期「歩車分離時代」である。その萌芽は第 III 期から表れており、例えば第 III 期に建設が進められた環状路も、長距離交通の利便性を高める目的と同時に、都市内に入る通過交通を減らす目的があったことは間違いない。そしてそれとは対照的に、歩行者のための街路整備を進めてきた旧市街があってこの第 IV 期が成立する。

特徴としては、多くの場合人口増加が緩やか、もしくはほぼ横ばいとなっていることや、郊外化を経て人口が減少していた中心市街に回帰することから、大規模な郊外住宅地開発は行われなくなり、再開発や修復が主となってくる。そのため、大幅な都市形態の変更はなく、それまでの放射状の幹線道路や環状路、高速道路やそれに沿う市街地の形状が維持されるが、旧市街を囲う環状路の内外で差別化がなされるようになる。その例としては、環状路沿いに駐車場を設置したり、街路をアスファルトから石畳に変更したり、そして制度的に特に重視されるのが歩行者空間の設置である（図 8）。歩行者空間は特定の商店街や広場における消費活動のための空間ばかりでなく、あらゆる都市生活において基軸的な役割を果たす（小林 1996：80）。一方で、そのあり方が受け入れられるには、それとは対照的な 70 年代までの経済成長や自動車に適合する都市づくりが必要だったのだろう。1975 年以降の人間的な都市づくりが、それまでの都市化の限界から起こっており、中心機能への近接性が再評価され人口回帰が起こった背景には、市民の所得の増加があった。そしてミュンスターの旧市街のような、歩行者のための空間へのアクセスを高める道路網の整備や自動車の普及が、旧市街の利便性をいっそう高めているからである。物質的な繁栄への痛切な反省が市民意識にあったからこそ、レブケの地域主義に息づく地方自治により、こうした新しい都市化の道を開いた。ミュンスターの旧市街は一貫して歩行者のための街であり、自動車のための街路の拡幅に対しては慎重であった。それに対し、その外側には、環状路や鉄道駅とその周辺の道路といった、第 III 期に整備された優れた交通網

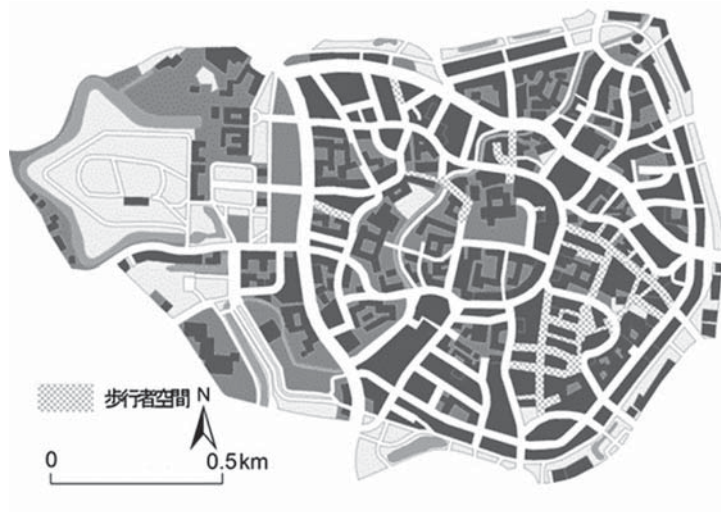


図8 旧市街の歩行者空間
Amtlicher Stadtplan Münster 2013 1:15000 より作成

が存在する。一見真逆の方向性にも思われる内外の都市化が、第Ⅳ期に至って、旧市街の商業構造の転換や魅力の増加、都心環状区の再開発、人々の都心回帰などによって有機的に結びつき、歩車分離という新たな都市化の流れをつくりだしている。

4 おわりに

本研究は、1870年以降のミュンスターの都市化を、その過程や、モデルを通じて人口及び交通の観点から論じてきた。ミュンスターの都市化は、市街地の拡大と自治体の合併という外延的拡大を繰り返しながらも旧市街の開発には慎重な姿勢を貫き、戦後復興という「開発の好機」を得ても歴史的な街路を守ってきた。その結果、歩行者のための旧市街と、自動車に適合する都市づくりを進めた周辺地域が有機的に結びつき、90年代以降、歩車分離という新たな道を開いた。それにより、周辺地域では道路網の整備や鉄道の敷設など都心部への近接性を高めながらも、中世的な都市プランを残す旧市街では多くの歩行者で賑わう都市生活が展開されている。

(京都市福祉部保護課)

注

- 1) 19世紀以降多くの都市で、都市化などを理由に城壁が取り壊されるのに対して、ミュンスターでは都市化が進展する前の早い段階から領主の指示で取り除かれている。その跡地に後の大学となる城が建設されることから、その用地の確保と城壁の維持にかかる膨大な費用を抑えるためだと考えられる。
- 2) 路面電車は1946年、鉄道は1947年より運行を再開している。
- 3) 本稿では現在の行政区域における郊外化を次のように定義する。すなわち、現在のミュンスターにおいて“Mitte”中心市街とされる地区の人口増加率に対してその周辺の地区での人口増加率が上回っている場

合である（図 5, 6）。

4）（狭義の）都市化はさらに 2 つの推移の段階に区分されているが、本研究では資料不足により絶対的集中と相対的集中の時期区分は明確にできていない。

5) 2010 年から 2011 年にかけて約 4.2% の増加を記録したが、これは 2011 年 5 月に“Zweitwohnsitzsteuer”「第 2 住居への課税」が実施されたことによる（Westfälische Nachrichten 紙, 2012.02.07）。ドイツでは未成年の子どもが保護者と離れて暮らす場合などにその住居を第 2 住居として登録するが、そこへ課税したことによって第 1 住居として登録する人が増えたために、統計上増加している。

6) 6 つの市区のうち, “Mitte” 中心市街は, 市区と地区の中間的な区分として以下の 4 つからなる: “Altstadt” 旧市街, “Innenstadtring” 都心環状区, “Mitte-Süd” 中心市街南区, “Mitte-Nordost” 中心市街北東区。

参考文献

- B. ヴィンフリート・大橋洋一 1995.『都市計画法の比較研究—日独比較を中心として』日本評論社.
- 大場茂明 1992. 近代ドイツにおける都市計画概念の発展とその都市形成への影響. 人文研究 44 (9), 679-703.
- 小林浩二 1990.『変貌する西ドイツの都市と農村』古今書院.
- 小林浩二 2002 都市の環境問題. 小林浩二編『21 世紀の地域問題—都市化・国際化・高齢化と地域社会の変容—』二宮書店.
- 小林博 1996.『ヨーロッパ都市の近代的変容』大明堂.
- 祖田修 1984.『西ドイツの地域計画』大明堂.
- 富田和暁 2004. 三大都市圏における地域変容. 杉浦芳夫編『空間の経済地理』朝倉書店.
- 藤田幸一郎 1988.『都市と市民社会 近代ドイツ都市史』青木書店.
- 矢守一彦 1970.『都市プランの研究』大明堂.
- Hauff, T., Heineberg, H., Hrsg. 2011. *Stadt und Gemeinde in Westfalen Münster*, Münster, Aschendorff.
- Haunfelder, B. 2007. *Münster Geschichte in Bildern*, 3 Aufgabe, Münster, Aschendorff.
- Heineberg, H., Mayr, A. 1994. Räumlich-Strukturelle Entwicklung Münsters und Probleme der Stadtentwicklung seit 1945 (Jakobi, F. J., Hrsg., *Geschichte der Stadt Münster*, Band 3, Münster, Aschendorff.)
- Klaassen, L. H., Bourdrez, J. A., Volmuller, J. 1981. *Transport and reurbanisation*, Aldershot, Gower.
- Petzina, D. 1994. wirtschaftliche Entwicklung und Daseinsvorsorge (Jakobi, F. J., Hrsg., *Geschichte der Stadt Münster*, Band 3, Münster, Aschendorff.)
- Teuteberg, H. J. 1993. Bevölkerungsentwicklung und Eingemeindungen (1816-1945) (Jakobi, F. J., Hrsg., *Geschichte der Stadt Münster*, Band 2, Münster, Aschendorff.)
- Münster. 2015a. *Jahres-Statistik 2014 der Stadt Münster*, Münster, Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung.
- <http://www.muenster.de/stadt/stadtplanung/zahlen.html> (2015.11.30)